

Elettrovalvola di commutazione (EUV) per chiusura aria di aspirazione del ricircolo gas di scarico (AGR)

Obiezione e diagnosi errori

Veicolo: Audi / Ford / Skoda / VW			Prodotto: Elettrovalvola di commutazione		
Tipo diversi	Motore 1,9 SDI	Potenza (kW) 47	Codice motore diversi vedi CD TECDOC	No. Pierburg 7.21895.00.0 7.21086.13.0 7.21895.30.00 7.21895.50.0 7.21895.63.0	No. R.O. *) 028 906 283F 028 906 283A 028 906 283J - -
				Sostituzione:	7.21895.55.0

A. Chiusura aria di aspirazione con EUV

Su diversi veicoli SDI, per rispettare le norme antinquinamento, si trova collocata una valvola a farfalla ad azionamento pneumatico nel tubo di aspirazione

La valvola a farfalla in posizione chiusa aumenta la caduta di pressione tra tubo di aspirazione e collettore di scarico per raggiungere la necessaria quota di ricircolo dei gas di scarico. Essa, tramite l'**elettrovalvola di commutazione (EUV)** viene comandata dalla centralina in funzione di carico e numero dei giri e azionata dal correttore a depressione.

B. Obiezione e controllo

Il guasto della EUV in genere non viene contestato ma causa l'aumento delle emissioni di NOx. Per conseguenza i veicoli con questo difetto non sono più conformi all'omologazione. Inoltre non si possono escludere danni al motore.

Quindi, in caso di sosta in officina oppure di controllo dei gas di

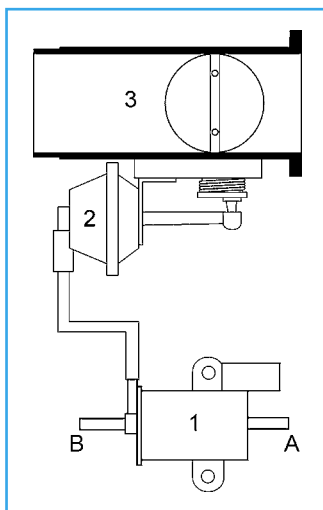


Fig. 1 Schema, chiusura dell'aria di aspirazione

scarico, consigliamo di controllare l'EUV come descritto nel **capitolo "C"** e tutti gli altri componenti di rilievo per i gas di scarico. (vedi diverse **si**)

Annotazione: L'EUV per la chiusura dell'aria di aspirazione si può attivare e quindi controllare elettricamente per mezzo della diagnosi attuatori. Nell'apparecchiatura di diagnosi V.A.G. 1551 l'EUV viene descritta con "regolatore farfalla V60".

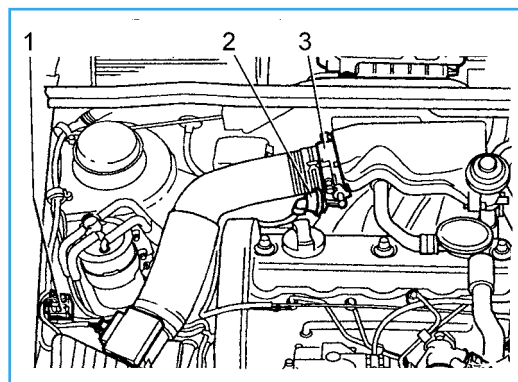


Fig. 2 Chiusura aria di aspirazione, posizione di montaggio (ad es. Golf, codice motore AEY)

In rif. a fig. 1 e 2

- 1 EUV
- 2 Correttore a depressione
- 3 Corpo farfallato
- A Collegamento atmosfera
- B Collegamento depressione

C. Controllo delle EUV

Avvertenze:

- È opportuno leggere prima la memoria errori e poi eseguire la diagnosi attuatori come prescritto dal fabbricante del dispositivo di diagnosi.
- Un' EUV attivata per mezzo diagnosi attuatori, viene comandato ad intervalli, in modo tale da poter sentire o tastare la commutazione.
Se si sente o tasta la commutazione, alimentazione di tensione e l'EUV stessa sono elettricamente a posto.
Con questa prova non si verificano difetti di tenuta o sporco all'interno, che andrebbero controllati come dal capitolo 1.2 e 1.3.
Se la commutazione non è udibile o tastabile, sono da eseguire tutti i controlli sotto indicati.
- L'EUV viene sostituita seguendo il foglio di istruzioni compreso nella fornitura o l'informazione si 0050.
- Dopo il controllo e riparazione bisogna cancellare la memoria errori.

1. Controllare EUV

1.1 Funzionamento elettr.

- Applicare in alternanza tensione esterna (tensione batt.) all' EUV.

Valore nominale: EUV deve commutare in modo udibile o tastabile.

Se non viene raggiunto il valore nominale, sostituire l'EUV.

1.2 Passaggio (sporco all'interno)

- Controllare il passaggio con pompa a depressione manuale, fig. 3

Valori nominali: senza corrente da raccordo 1 a 3

Se non vengono raggiunti i valori nominali, sostituire l'EUV

1.3 Tenuta

- Senza corrente collegare al raccordo 2 la pompa a depressione manuale, fig. 3, e applicare una differenza di pressione di ca. 500 mbar.
Valore nominale: Nessuna caduta di pressione visibile.
Se non viene raggiunto il valore nominale o non è possibile generare la differenza di pressione, sostituire l'EUV.

2. Controllo sul fascio di cablaggio

2.1 Alimentazione di tensione

Avvertenza: La polarità del connettore dei vari veicoli è diversa.

L'alimentazione di tensione è applicata al contatto 1 o 2, fig. 4. L'altro contatto è per il comando a massa.

- Disinserire l'accensione.
- Staccare il connettore dall'EUV.
- Inserire l'accensione.
- Secondo veicolo, controllare la tensione al contatto 1 o 2 del connettore, fig. 4 e massa.

Valore nominale: Tensione di batt.

Se non viene raggiunto il valore di prova, continuare con l'operazione di controllo 2.2.

2.2. Controllare le linee di connessione all'EUV

- Disinserire l'accensione.
- Staccare il connettore della centralina e il connettore dall'EUV.
- Controllare le linee seguendo lo schema elettrico della casa costruttrice del veicolo.

a: per verificare interruzioni

Valore nominale: max. 1,5 Ω

b: per verificare cortocircuito tra di loro, a massa del veicolo o positivo batteria.

Valore nominale: ∞ Ω

Nel caso il sistema non dovesse funzionare nonostante vengano raggiunti i valori nominali, potrebbe essere difettosa la centralina.

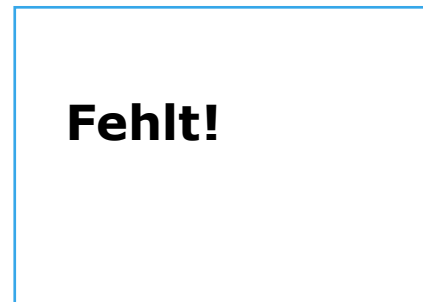


Fig. 3 Elettrovalv. di commutazione

Dati tecnici:

Tensione nominale: 12 V

Resistenza: 28,5 ± 1,5 Ω

Passaggio: con corrente ●●●●●●
senza corrente - - -

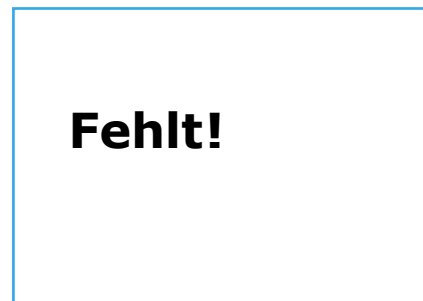


Fig. 4 Connettore EUV